KOLEJNY NR 44
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XXI. Warszawa, 20 lipca 1939 r. Nr 28.

Dziennik niniejszy zawiera przedruki dawniejszych międzynarodowych umów lotniczych.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ C.

*) Przekład obowiązującego tekstu francuskiego konwencji urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r. ukaże się w osobnym numerze Dziennika Urzędowego Min. Kom. dla spraw lotnictwa cywilnego.

UMOWY LOTNICZE MIĘDZYNARODOWE WIELOSTRONNE.

K O N W E N C J A

o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r.

(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 28 stycznia 1932 r. — Dz. U. R. P. Nr 18, poz. 113).

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

M Y, I G N A C Y M O Ś C I C K I,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tym wiedzieć należy, wiadomem czynimy:

Dnia dwunastego października tysiąc dziewięćset dwudziestego dziewiątego roku, podpisana została w Warszawie konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego o następującem brzmieniu dosłownym:

Przekład.

KONWENCJA

o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu powietrznego.

Prezydent Rzeszy Niemieckiej, Prezydent Związkowy Republiki Austrjackiej, Jego Królewska Mość Król Belgów, Prezydent Stanów Zjednoczonych Brazylji, Jego Królewska Mość Król Bułgarji, Prezydent Rządu Narodowego Republiki Chińskiej, Jego Królewska Mość Król Danji i Islandji, Jego Królewska Mość Król Egiptu, Jego Królewska Mość Król Hiszpanji, Naczelnik Państwa Republiki Estońskiej, Prezydent Republiki Finlandzkiej, Prezydent Republiki Francuskiej, Jego Królewska Mość Król Wielkiej Brytanji, Irlandji i Zamorskich Terytorjów Brytyjskich, Cesarz Indyj, Prezydent Republiki Greckiej, Jego Królewska Wysokość Regent Królestwa Węgier, Jego Królewska Mość Król Włoch, Jego Cesarska Mość Cesarz Japonji, Prezydent Republiki Łotewskiej, Jej Królewska Wysokość Wielka Księżna Luksemburgu, Prezydent Stanów Zjednoczonych Meksyku, Jego Królewska Mość Król Norwegji, Jej Królewska Mość Królowa Holandji, Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Jego Królewska Mość Król Rumunji, Jego Królewska Mość Król Szwecji, Rada Związkowa Szwajcarska, Prezydent Republiki Czeskosłowackiej, Centralny Komitet Wykonawczy Związku Socjalistycznych Republik Rad, Prezydent Stanów Zjednoczonych Venezueli, Jego Królewska Mość Król Jugosławji,

uznając pożyteczność uregulowania w sposób jednolity warunków międzynarodowego transportu lotniczego co się tyczy dokumentów, używanych dla tego transportu i odpowiedzialności przewożącego,

wyznaczyli w tym celu swych odnośnych Pełnomocników, którzy, należycie upełnomocnieni, zawarli i podpisali następującą konwencję:

Rozdział pierwszy.

Przedmiot — Definicje.

Artykuł pierwszy.

1) Konwencja niniejsza ma zastosowanie do każdego przewozu międzynarodowego osób, bagażu, lub towarów, dokonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem. Ma ona również zastosowanie do przewozów bezpłatnych dokonywanych statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwo przewozów powietrznych.

2) Za „przewóz międzynarodowy" w rozumieniu konwencji niniejszej uważany jest każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego czy będą miały miejsce lub nie przerwa w przewozie lub przeładowanie, położone są: bądź na obszarze dwóch Wysokich Umawiających się Stron, bądź też na obszarze jednej tylko z nich, jeśli przewidziane jest lądowanie na obszarze podlegającym suwerenności, suzerenności, mandatowi lub władzy innego Państwa, nawet nieumawiającego się. Przewóz bez takiego lądowania, pomiędzy obszarami podlegającymi suwerenności, suzerenności, mandatowi lub władzy tej samej Wysokiej Umawiającej się Strony nie jest w rozumieniu niniejszej konwencji uważany za przewóz międzynarodowy.

3) Przewóz, który ma być dokonany przez kilku następujących po sobie przewożących powietrzem, uważa się przy stosowaniu niniejszej konwencji jako jeden przewóz, jeśli uważany był przez strony za jedną czynność, niezależnie od okoliczności czy został umówiony w formie jednej umowy czy też szeregu umów. Nie traci on swego charakteru międzynarodowego, przez to, że jedna tylko z umów lub szereg umów mają być całkowicie wykonane na obszarze podlegającym suwerenności, suzerenności, mandatowi lub władzy tej samej Wysokiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 2.

1) Konwencja ma zastosowanie do przewozów dokonywanych przez Państwo lub inne osoby prawne prawa publicznego, przy zachowaniu warunków przewidzianych w artykule 1.

2) Konwencja nie stosuje się do przewozów dokonywanych w ramach międzynarodowych umów pocztowych.

Rozdział II.

Dokumenty przewozowe.

Dział I.

Bilety podróży.

Artykuł 3.

1) Przewożący obowiązany jest do wydawania przy przewozie podróżnych biletu podróży, który winien zawierać następujące dane:

a) miejsce i datę wystawienia,

b) miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia,

c) przewidziane miejsca zatrzymania, przyczem przewożący ma możność zastrzeżenia, na wypadek konieczności, zmian, nie odbierających przewozowi charakteru międzynarodowego,

d) nazwisko i adres przewożącego(ych),

e) wzmiankę, że przewóz podlega systemowi odpowiedzialności ustalonemu przez niniejszą konwencję.

2) Brak, nieprawidłowość, lub zagubienie biletu nie naruszają ani istnienia ani ważności umowy o przewóz, która tem niemniej podlegać bedzie prawidłom niniejszej konwencji. Jeśli jednakże przewożący przyjmie podróżnego bez wydania biletu podróży — nie będzie on miał prawa powoływania się na te postanowienia niniejszej konwencji, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność.

Dział II.

Kwit bagażowy.

Artykuł 4.

1) Przewożący obowiązany jest przy przewozie bagażu, poza przewozem drobnych przedmiotów użytku osobistego, któremi opiekuje się sam podróżny, wydawać kwit bagażowy.

2) Kwit bagażowy wystawia się w dwóch egzemplarzach, jeden dla podróżnego, drugi dla przewożącego.

3) Kwit bagażowy winien zawierać następujące dane:

a) miejsce i datę wystawienia,

b) miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia,

c) nazwisko i adres przewożącego(ych),

d) numer biletu podróży,

e) wzmiankę, że bagaż wydany będzie okazicielowi kwitu,

f) ilość i wagę pakunków,

g) wartość zadeklarowaną zgodnie z ustępem 2 art. 22,

h) wzmiankę, że przewóz podlega systemowi odpowiedzialności ustalonemu przez niniejszą konwencję.

4) Brak, nieprawidłowość, lub zagubienie kwitu, nie naruszają ani istnienia ani ważności umowy o przewóz, która tem niemniej podlegać będzie prawidłom niniejszej konwencji. Jeśli jednakże przewożący przyjmie bagaż bez wydania kwitu lub jeżeli kwit nie zawiera danych wskazanych pod literą d), f), h), przewożący nie będzie miał prawa powoływania się na te postanowienia niniejszej konwencji, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność.

Dział III.

Przewozowy list lotniczy.

Artykuł 5.

1) Przewożący towary ma prawo żądać od wysyłającego wystawienia i wręczenia mu dokumentu zwanego „przewozowym listem lotniczym", wysyłający ma prawo żądać od przewożącego przyjęcia tego dokumentu.

2) Jednakże brak, nieprawidłowość lub zagubienie tego dokumentu nie naruszają ani istnienia ani ważności umowy o przewóz, która tem niemniej podlegać będzie prawidłom niniejszej konwencji, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 9.

Artykuł 6.

1) Wysyłający wystawia przewozowy list lotniczy w trzech egzemplarzach oryginalnych i oddaje wraz z towarami.

2) Pierwszy egzemplarz zawiera uwagę „dla przewożącego", podpisuje go wysyłający. Drugi egzemplarz zawiera uwagę „dla odbiorcy", podpisują go wysyłający i przewożący, dołącza się go do towaru. Trzeci egzemplarz podpisuje przewożący i wręcza go wysyłającemu po przyjęciu towarów.

3) Przewożący winien położyć swój podpis z chwilą przyjęcia towarów.

4) Podpis przewożącego zastąpiony być może pieczątką, podpis wysyłającego może być drukowany lub zastąpiony pieczątką.

5) Jeśli na żądanie wysyłającego przewożący wystawia przewozowy list lotniczy, uważany on jest, do chwili dostarczenia dowodu przeciwnego, za działającego na rachunek wysyłającego.

Artykuł 7.

Przewożący towary ma prawo żądać od wysyłającego wystawienia oddzielnych przewozowych listów lotniczych, jeśli jest kilka pakunków.

Artykuł 8.

Przewozowy list lotniczy winien zawierać następujące dane:

a) miejsce i datę wystawienia dokumentu,
b) miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia,
c) przewidziane miejsca zatrzymania, przyczem przewożący ma możność zastrzeżenia, na wypadek konieczności, zmian, nie odbiegających przewozowi charakteru międzynarodowego,
d) nazwisko i adres wysyłającego,
e) nazwisko i adres pierwszego przewożącego,
f) ewentualne nazwisko i adres odbiorcy,
g) rodzaj towaru,
h) ilość, rodzaj opakowania, cechy szczególne lub numery pakunków,
i) wagę, ilość, objętość lub wymiary towaru,
j) zewnętrzny stan towaru lub opakowania,
k) cenę przewozu, jeśli została umówiona, datę i miejsce zapłaty i wskazanie osoby, która ma zapłacić,
l) jeśli przesłanie dokonane jest za pobraniem — cenę towarów i ewentualnie wysokość kosztów,
m) wartość zadeklarowaną zgodnie z ustępem 2 art. 22,
n) ilość egzemplarzy przewozowego listu lotniczego,
o) dokumenty doręczone przewożącemu w załączeniu do lotniczego listu przewozowego,
p) czas przewozu i ogólne wskazanie drogi (via), jeśli co do tego nastąpiła umowa,
q) wzmiankę, że przewóz podlega systemowi odpowiedzialności ustalonemu przez niniejszą konwencję.

Artykuł 9.

Jeśli przewożący przyjmie towary bez wystawienia przewozowego listu lotniczego lub jeżeli list ten nie zawiera wszystkich danych wskazanych w artykule 8 [od a) do i) włącznie oraz q)] — nie będzie miał prawa powoływania się na te postanowienia niniejszej konwencji, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność.

Artykuł 10.

1) Wysyłający jest odpowiedzialny za dokładność danych i deklaracyj dotyczących towaru, które wpisuje do przewozowego listu lotniczego.

2) Ponosi on odpowiedzialność za wszelkie szkody wynikłe dla przewożącego lub każdej innej osoby z racji udzielonych przez siebie wskazówek i deklaracyj, nieprawidłowych, niedokładnych lub niezupełnych.

Artykuł 11.

1) Przewozowy list lotniczy do chwili dania dowodu przeciwnego, stanowi dowód zawarcia umowy, przyjęcia towaru i warunków przewozu.

2) Dane przewozowego listu lotniczego dotyczące wagi, rozmiarów i opakowania towaru oraz ilości pakunków, stanowią dowód aż do chwili dania dowodu przeciwnego; dane dotyczące ilości, objętości i stanu towaru stanowią o tyle dowód przeciwko przewożącemu, o ile ich sprawdzenie dokonane zostało przez przewożącego w obecności wysyłającego i stwierdzone na przewozowym liście lotniczym, lub o ile idzie o dane dotyczące zewnętrznego stanu towaru.

Artykuł 12.

1) Wysyłający uprawniony jest, pod warunkiem wykonania wszystkich zobowiązań wypływających z umowy o przewóz, do dysponowania towarem, bądź wycofując go na lotnisku odlotu lub przeznaczenia bądź zatrzymując go po drodze w czasie lądowania, bądź wydając polecenie dostarczenia go w miejscu przeznaczenia lub po drodze innej osobie, niż osoba wskazana jako odbiorca w przewozowym liście lotniczym, bądź żądając zwrotu towaru na lotnisku odlotu; z zastrzeżeniem jednak, aby wykonywanie tego uprawnienia nie przyniosło szkody ani przewożącemu, ani innym wysyłającym i z obowiązkiem pokrycia wynikających stąd kosztów.

2) Przewożący winien natychmiast zawiadomić wysyłającego, jeśli wykonanie poleceń tego ostatniego jest niemożliwe.

3) Jeżeli przewożący zastosuje się do dyspozycyj wysyłającego bez żądania okazania egzemplarza przewozowego listu lotniczego, który został doręczony wysyłającemu — odpowiada on, z zastrzeżeniem regresu do wysyłającego, za szkody, które mogłyby stąd wyniknąć dla tego, kto jest w prawidłowym posiadaniu przewozowego listu lotniczego.

4) Uprawnienia wysyłającego wygasają z chwilą powstania uprawnień odbiorcy, zgodnie z artykułem 13. Jeśli jednak odbiorca odmawia przyjęcia listu przewozowego lub towaru, lub jeśli nie można się z nim skomunikować, wysyłający odzyskuje swe uprawnienia do dysponowania towarem.

Artykuł 13.

1) Odbiorca ma prawo, z wyjątkiem wypadków wskazanych w artykule poprzednim, żądać

od przewożącego, z chwilą nadejścia towaru na miejsce przeznaczenia, wydania mu przewozowego listu lotniczego i dostarczenia towaru za zwrotem wierzytelności i po wykonaniu warunków przewozu, wskazanych w przewozowym liście lotniczym.

2) W braku przeciwnych postanowień przewożący winien zawiadomić odbiorcę z chwilą nadejścia towaru.

3) Jeśli zagubienie towaru przyznane zostało przez przewożącego lub jeśli towar nie przybył po upływie siedmiu dni od chwili, w której powinien był przybyć — odbiorca upoważniony jest dochodzić w stosunku do przewożącego uprawnień wynikających z umowy o przewóz.

Artykuł 14.

Wysyłający i odbiorca mogą dochodzić wszelkich uprawnień, które przyznają im odpowiednio artykuły 12 i 13, każdy w swem własnem imieniu, niezależnie od tego, czy działa we własnym interesie czy też w interesie innej osoby, z warunkiem wykonania obowiązków nałożonych przez umowę.

Artykuł 15.

1) Artykuły 12, 13 i 14 w niczem nie przesądzają ani stosunków wzajemnych pomiędzy wysyłającym i odbiorcą ani też stosunków osób trzecich, których uprawnienia pochodzą bądź od wysyłającego, bądź od odbiorcy.

2) Wszelkie warunki, sprzeczne z postanowieniami art. 12, 13 i 14, winne być zamieszczone w przewozowym liście lotniczym.

Artykuł 16.

1) Przewożący winien dostarczyć informacyj oraz dołączyć do przewozowego listu lotniczego dokumenty, które potrzebne są przed oddaniem towaru odbiorcy dla wypełnienia formalności celnych, podatkowych lub policyjnych. Wysyłający odpowiada w stosunku do przewożącego za wszystkie szkody, któreby mogły wyniknąć z braku, niewystarczalności lub nieprawidłowości tych informacyj i dokumentów, z wyjątkiem wypadku winy przewożącego lub osób za niego działających.

2) Przewożący nie jest obowiązany badać, czy te informacje i dokumenty są dokładne lub wystarczające.

Rozdział III.

Odpowiedzialność przewożącego.

Artykuł 17.

Przewożący odpowiedzialny jest za szkody wynikłe w razie śmierci, zranienia lub wszelkiego innego uszkodzenia ciała, którego doznał podróżny, jeśli wypadek, który spowodował szkodę, zdarzył się na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem.

Artykuł 18.

1) Przewożący odpowiedzialny jest za szkody powstałe w razie zniszczenia, zagubienia lub uszkodzenia przyjętego do ekspedycji bagażu lub towaru, jeżeli zdarzenie, które spowodowało szkodę, miało miejsce podczas przewozu powietrznego.

2) Przewóz powietrzny, w rozumieniu poprzedniego ustępu, obejmuje okres, w którym bagaż lub towar znajdują się pod opieką przewożącego, niezależnie od tego czy znajdują się one na lotnisku, na pokładzie statku powietrznego lub w jakiemkolwiek innem miejscu, w razie wylądowania poza lotniskiem.

3) Okres przewozu powietrznego nie obejmuje żadnego przewozu lądowego, morskiego lub rzecznego, dokonanego poza obrębem lotniska. Jeśli jednak taki przewóz dokonywany jest w wypełnieniu umowy o przewóz powietrzny, w celu naładowania, dostawy lub przeładunku, istnieje domniemanie, z dopuszczeniem przeciwdowodu, że wszelka szkoda powstała ze zdarzenia, które miało miejsce podczas przewozu powietrznego.

Artykuł 19.

Przewożący odpowiedzialny jest za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie powietrznym podróżnych, bagażu i towarów.

Artykuł 20.

1) Przewożący nie jest odpowiedzialny, jeżeli dowiedzie, że on i osoby za niego działające przedsięwzięli wszystkie potrzebne środki dla uniknięcia szkody lub że niemożliwem było dla nich te środki przedsięwziąć.

2) Przy przewozach towarów i bagażu przewożący nie jest odpowiedzialny, jeżeli dowiedzie, że szkoda wynikła z błędu pilotażu, prowadzenia statku powietrznego, lub nawigacji i że pod wszelkiemi innemi względami zarówno on jak i osoby za niego działające przedsięwzięli wszystkie potrzebne środki dla uniknięcia szkody.

Artykuł 21.

W razie jeśli przewożący dowiedzie, że wina poszkodowanego spowodowała szkodę lub przyczyniła się do niej — sąd będzie mógł zgodnie z postanowieniami własnego prawa, usunąć lub złagodzić odpowiedzialność przewożącego.

Artykuł 22.

1) Przy przewozie osób — odpowiedzialność przewożącego w stosunku do każdego po-

dróżnego ograniczona jest do sumy stu dwudziestu pięciu tysięcy franków. W razie jeśli odszkodowanie może być według prawa sądu orzekającego ustalone w formie renty, kapitał ten renty nie może przekroczyć powyższej granicy. Jednakże podróżny może w drodze specjalnej umowy z przewożącym ustalić wyższą granicę odpowiedzialności.

2) Przy przewozie bagażu przyjętego do ekspedycji i towarów — odpowiedzialność przewożącego ograniczona jest do sumy dwustu pięćdziesięciu franków za kilogram, z wyjątkiem wypadku złożenia przez wysyłającego w chwili oddania pakunku przewożącemu specjalnej deklaracji interesu w dostawie pakunku i uiszczenia ewentualnej dopłaty dodatkowej. W tym wypadku przewożący obowiązany będzie zapłacić aż do wysokości zadeklarowanej sumy, chybaby dowiódł, że suma ta przewyższa rzeczywisty interes wysyłającego w dostawie.

3) Co się tyczy przedmiotów któremi opiekuje się podróżny — odpowiedzialność przewożącego ograniczona jest do pięciu tysięcy franków w stosunku do jednego podróżnego.

4) Powyższe sumy uważane są za odnoszące się do franka francuskiego, zawierającego sześćdziesiąt pięć i pół miligrama złota dziewięćsetnej próby. Sumy te mogą być przeliczone w cyfrach okrągłych na każdą inną monetę państwową.

Artykuł 23.

Wszelkie klauzule zmierzające do uwolnienia przewożącego od odpowiedzialności lub do ustanowienia jej granicy niższej, niż ustalona w niniejszej konwencji, uważane są za nieistniejące i nie wywołujące żadnych skutków, ta nieważność klauzuli nie unieważnia jednak umowy która w dalszym ciągu podlega postanowieniom niniejszej konwencji.

Artykuł 24.

1) W wypadkach przewidzianych w artykułach 18 i 19 wszelkie poszukiwanie odpowiedzialności, niezależnie od tytułu, może mieć miejsce tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszej konwencji.

2) W wypadkach przewidzianych w artykule 17 mają również zastosowanie postanowienia poprzedniego ustępu, co nie przesądza bliższego określenia osób, mających prawo skargi, i ich odnośnych uprawnień.

Artykuł 25.

1) Przewożący nie będzie miał prawa powoływania się na postanowienia niniejszej konwencji, które wykluczają lub ograniczają jego odpowiedzialność, jeśli szkoda wynikła z jego podstępu lub winy, która według prawa sądu orzekającego uważana jest za równoznaczną z podstępem.

2) Prawo to nie będzie mu również przysługiwać jeśli szkoda została spowodowana w tych samych warunkach przez jedną z osób za niego działających w wykonaniu swych funkcyj.

Artykuł 26.

1) Przyjęcie bagażu i towarów przez odbiorcę bez sprzeciwu stanowi domniemanie, z dopuszczeniem przeciwdowodu, że towar dostarczony został w dobrym stanie i zgodnie z listem przewozowym.

2) Odbiorca winien w razie uszkodzenia skierować sprzeciw do przewożącego natychmiast po stwierdzeniu uszkodzenia i najpóźniej w ciągu trzech dni w stosunku do bagaży i siedmiu dni w stosunku do towarów, licząc od dnia ich przyjęcia. W razie opóźnienia sprzeciw powinien być zgłoszony najpóźniej w ciągu 14 dni, licząc od dnia, w którym bagaż lub towary oddane zostały do rozporządzenia odbiorcy.

3) Wszelki sprzeciw winien być dokonany w formie zastrzeżenia wpisanego na dokumencie przewozowym, lub drogą pisma, wysłanego w terminie przewidzianym dla tego sprzeciwu.

4) W braku sprzeciwu w przewidzianych terminach, żadna skarga przeciwko przewożącemu nie może być przyjęta z wyjątkiem wypadku oszukania z jego strony.

Artykuł 27.

W razie zgonu dłużnika poszukiwanie odpowiedzialności ma miejsce w granicach przewidzianych w niniejszej konwencji, w stosunku do jego następców prawnych.

Artykuł 28.

1) Poszukiwanie odpowiedzialności winno być dochodzone, wedle wyboru powoda, na obszarze jednej z Wysokich Umawiających się Stron, bądź przed sądem miejsca zamieszkania przewożącego, głównej siedziby jego przedsiębiorstwa lub miejsca, gdzie posiada zakład, za pośrednictwem którego umowa była zawarta, bądź przed sądem miejsca przeznaczenia.

2) Postępowanie podlegać będzie prawu sądu orzekającego.

Artykuł 29.

1) Poszukiwanie odpowiedzialności winno być wszczęte pod rygorem wygaśnięcia w ciągu dwóch lat od chwili przybycia do miejsca przeznaczenia, lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przybyć, lub od chwili zatrzymania przewozu.

2) Sposób obliczania terminu określony jest przez prawo sądu, orzekającego.

Artykuł 30.

1) W przypadkach przewozu który ma być dokonany przez kilku następujących po sobie przewożących, określonego w ustępie 3 artykułu 1 każdy z przewożących, przyjmując podróżnych, bagaż lub towary, podlega prawidłom ustalonym przez niniejszą konwencję i uważany jest za jedną ze stron umawiających się w umowie o przewóz w tym stopniu w jakim umowa ta odnosi się do części przewozu, dokonanej pod jego kontrolą.

2) W razie takiego przewozu podróżny lub jego następcy prawni będą mogli skarżyć tylko tego przewożącego, który dokonał przewozu podczas którego miał miejsce wypadek lub opóźnienie — z wyjątkiem wypadku, w którym pierwszy przewożący na mocy wyraźnego postanowienia wziął na siebie odpowiedzialność za cały przewóz.

3) Co się tyczy przewozu bagażu i towarów, wysyłający będzie mógł skarżyć pierwszego przewożącego, a odbiorca, posiadający prawo do odebrania — ostatniego, a jeden i drugi będą mogli pozatem działać przeciwko przewożącemu, który dokonał przewozu, podczas którego nastąpiło zniszczenie, zagubienie, uszkodzenie lub opóźnienie. Przewożący ci odpowiedzialni będą solidarnie w stosunku do wysyłającego i odbiorcy.

Rozdział IV.

Postanowienia dotyczące przewozów mieszanych.

Artykuł 31.

1) Postanowienia niniejszej konwencji stosują się w razie przewozów mieszanych, dokonywanych częściowo powietrzem a częściowo wszelkim innym sposobem przewozu — tylko do przewozu powietrznego oraz jeśli ten ostatni odpowiada warunkom artykułu 1.

2) Nic w niniejszej konwencji nie stoi na przeszkodzie zamieszczeniu przez strony w razie przewozów mieszanych w dokumencie przewozu powietrznego dotyczących innych sposobów przewozu pod warunkiem, aby postanowienia niniejszej konwencji były szanowane o ile chodzi o przewóz powietrzny.

Rozdział V.

Postanowienia ogólne i końcowe.

Artykuł 32.

1) Wszelkie klauzule umowy o przewóz i wszystkie poprzedzające szkodę umowy szczególne, na mocy których strony uchylałyby prawidła niniejszej konwencji, bądź przez określenie prawa, które winnoby być zastosowane, bądź przez zmianę prawideł dotyczących kompetencji — są nieważne. Jednakże przy przewozie towarów dopuszczalne są klauzule rozjemcze, w granicach postanowień niniejszej konwencji, kiedy rozjemstwo ma nastąpić w miejscach objętych kompetencją sądów przewidzianych w ustępie 1 artykułu 28.

Artykuł 33.

Konwencja niniejsza nie może zabronić przewożącemu odmówienia zawarcia umowy o przewóz lub ułożenia przepisów, które nie stałyby w sprzeczności z postanowieniami niniejszej konwencji.

Artykuł 34.

Konwencja niniejsza nie stosuje się ani do międzynarodowych przewozów powietrznych, dokonywanych przez przedsiębiorstwa przewozów powietrznych tytułem wstępnej próby w celu ustanowienia regularnych linij żeglugi powietrznej, ani do przewozów wykonywanych w wyjątkowych okolicznościach i poza wszelkiemi normalnemi czynnościami eksploatacji lotniczej.

Artykuł 35.

Gdy konwencja niniejsza wspomina o dniach, rozumieć przez to należy dni bieżące, nie zaś dni robocze.

Artykuł 36.

Konwencja niniejsza zredagowana jest po francusku w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych Polski. Odpisy konwencji poświadczone za zgodność przesłane zostaną za staraniem Rządu Polskiego Rządowi każdej z Wysokich Umawiających się Stron.

Artykuł 37.

1) Konwencja niniejsza będzie ratyfikowana. Dokumenty ratyfikacyjne złożone zostaną w archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych Polski, które notyfikować będzie złożenie Rządowi każdej z Wysokich Umawiających się Stron.

2) Z chwilą ratyfikacji przez pięć Wysokich Umawiających się Stron konwencja niniejsza wejdzie w życie pomiędzy niemi dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu piątej ratyfikacji. Później konwencja wchodzić będzie w życie pomiędzy Wysokiemi Umawiającemi się Stronami, które ją ratyfikowały, a Wysoką Umawiającą się Stroną, która złożyła swój dokument ratyfikacyjny, dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu tego dokumentu.

3) Do Rządu Rzeczypospolitej Polskiej należeć będzie zawiadamianie Rządu każdej z Wy-

sokich Umawiających się Stron o dniu wejścia w życie niniejszej konwencji oraz o dniu złożenia każdej ratyfikacji.

Artykuł 38.

1) Konwencja niniejsza po wejściu w życie otwarta będzie do przystąpienia dla wszystkich Państw.

2) Przystąpienie dokonywać się będzie w drodze złożenia Rządowi Rzeczypospolitej Polskiej notyfikacji, który o niej powiadomi Rząd każdej z Wysokich Umawiających się Stron.

3) Przystąpienie zacznie wywierać skutki, poczynając od dziewięćdziesiątego dnia po notyfikacji złożonej Rządowi Rzeczypospolitej Polskiej.

Artykuł 39.

1) Każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie mogła wypowiedzieć niniejszą konwencję w drodze notyfikacji złożonej Rządowi Rzeczypospolitej Polskiej, który natychmiast zawiadomi o niej Rządy każdej z Wysokich Umawiających się Stron.

2) Wypowiedzenie wywrze skutki w sześć miesięcy po notyfikacji wypowiedzenia i tylko w stosunku do Strony, która je uczyniła.

Artykuł 40.

1) Wysokie Umawiające się Strony będą mogły oświadczyć w chwili podpisania, złożenia ratyfikacji lub przystąpienia, że przyjęcie konwencji niniejszej nie stosuje się do całości lub części ich kolonij, protektoratów, terytorjów, podległych ich suwerenności lub władzy, lub do wszelkiego innego terytorjum, poddanego ich suzerenności.

2) W skutku powyższego będą One mogły w przyszłości osobno przystępować w imieniu całości lub części swych kolonij, protektoratów, terytorjów mandatowych lub wszelkich innych terytorjów, podległych ich suwerenności lub władzy, lub wszelkiego innego terytorjum poddanego ich suzerenności, które zostały w ten sposób wyłączone w deklaracji pierwotnej.

3) Będą one także mogły, stosując się do jej postanowień, wypowiedzieć konwencję niniejszą osobno lub w imieniu całości lub części swych kolonij, protektoratów, terytorjów mandatowych lub wszelkich innych terytorjów podległych ich suwerenności lub władzy lub wszelkiego innego terytorjum poddanego ich suzerenności.

Artykuł 41.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie mogła najwcześniej po dwóch latach, licząc od wejścia w życie niniejszej konwencji, spowodować zebranie się nowej konferencji międzynarodowej, w celu opracowania poprawek, któreby mogły być wprowadzone do niniejszej konwencji. Zwróci się Ona w tym celu do Rządu Republiki Francuskiej, który przedsięweźmie należne środki do przygotowania tej konferencji.

Konwencja niniejsza, sporządzona w Warszawie 12 października 1929, pozostanie otwarta do podpisu do dnia 31 stycznia 1930.

Podpisy.

PROTOKÓŁ DODATKOWY.

Ad Artykuł 2.

Wysokie Umawiające się Strony zastrzegają sobie prawo oświadczenia w chwili ratyfikacji lub przystąpienia, że ustęp pierwszy artykułu 2 niniejszej konwencji nie będzie miał zastosowania do międzynarodowych przewozów powietrznych, dokonywanych bezpośrednio przez Państwo, jego kolonje, protektoraty, terytorja mandatowe lub wszelkie inne terytorja podległe jego suwerenności, suzerenności, lub władzy.

Podpisy.

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną zarówno w całości jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadczamy, że jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona i przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 22 marca 1932 r.

(—) *I. Mościcki*

L. S.

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej
Prezes Rady Ministrów:

(—) *A. Prystor*

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) *August Zaleski*

(Przedruk z Dz. U. R. P. 1933 r., nr 8, poz. 49).

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 15 listopada 1932 r.

w sprawie złożenia przez Polskę, Brazylię, Francję, Hiszpanję, Jugosławję, Łotwę i Rumunję dokumentów ratyfikacyjnych konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wraz z protokółem dodatkowym, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r.

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu art. 37 ustęp 1 konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej wraz z protokółem dodatkowym w Warszawie dnia 12 października 1929 r., złożone zostały w archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie dokumenty ratyfikacyjne tej konwencji wraz z protokółem dodatkowym:

w imieniu Polski, Francji i Łotwy	w dniu 15 listopada 1932 r.,
a w imieniu:	
Hiszpanji	dnia 31 marca 1930 r.,
Brazylii	„ 2 maja 1931 r.,
Jugosławji	„ 27 maja 1931 r.,
Rumunji	„ 8 lipca 1931 r.,

oraz, że w myśl art. 37 ust. 2 wspomniana konwencja wchodzi w życie w stosunku do wymienionych państw w dniu 13 lutego 1933 r.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1933 r. nr 8, poz. 50).

UMOWY LOTNICZE DWUSTRONNE.

KONWENCJA

między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Francuską, dotycząca eksploatacji handlowej linij powietrznych, podpisana w Warszawie dn. 2 sierpnia 1930 r.

Przekład.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

MY, IGNACY MOŚCICKI,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu zosobna, komu o tem wiedzieć należy, wiadomem czynimy:

W dniu drugim sierpnia tysiąc dziewięćset trzydziestego roku podpisana została w Warszawie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Francuskiej konwencja, dotycząca eksploatacji handlowej linij powietrznych, wraz z dołączonym do niej protokółem podpisania, o następującem brzmieniu dosłownem:

KONWENCJA

między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Francuską, dotycząca eksploatacji handlowych linij powietrznych.

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

i

PREZYDENT REPUBLIKI FRANCUSKIEJ

Ożywieni jednakowem pragnieniem wzajemnej współpracy w dziedzinie żeglugi powietrznej,

Świadomi ważności ścisłego zbliżenia w dziedzinie lotniczej między obydwoma Krajami,

Przekonani o wzajemnych korzyściach, które osiągną Polska i Francja przez ułatwienie zakładania i rozwoju handlowych linji powietrznych,

Postanowili zawrzeć w tym celu układ i wyznaczyli swych pełnomocników, a mianowicie:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej:

Pana Alfonsa KÜHNA, Ministra Komunikacji,
Pana Adama TARNOWSKIEGO, Ministra Pełnomocnego;

Prezydent Republiki Francuskiej:

Pana Victor LAURENT-EYNAC, Ministra Powietrza,

Pana Jules LAROCHE, Ambasadora;

KTÓRZY, po złożeniu sobie swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i w należytej formie, zgodzili się na następujące postanowienia:

Artykuł I.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej udziela Rządowi Republiki Francuskiej upoważnienia na eksploatowanie na swem terytorjum następujących linij powietrznych przez francuskie towarzystwa lotnicze, które wyznaczy Rząd Francuski:

Paryż — Berlin — Poznań — Warszawa z lądowaniem w Poznaniu i Warszawie.

Paryż — Strasburg — Praga — Warszawa z lądowaniem w Warszawie.

Rząd Republiki Francuskiej udziela Rządowi Rzeczypospolitej Polskiej upoważnienia do eksploatowania na swem terytorjum następujących linij powietrznych przez polskie towarzystwa lotnicze, które wyznaczy Rząd Polski:

Warszawa — Poznań — Berlin — Paryż z lądowaniem w Paryżu.

Warszawa — Praga — Strasburg — Paryż, z lądowaniem w Strasburgu i Paryżu.

Artykuł II.

Zostało ustalone, że każda z Wysokich Umawiających się Stron zajmie się we własnym zakresie sprawą uzyskania zezwoleń na przelot od państw nad których terytorjami przechodzić będą te linje.

Jednakże każda z Wysokich Umawiających się Stron zobowiązuje się popierać i życzliwie traktować wszelką akcję drugiej Wysokiej Umawiającej się Strony, zmierzającą do utworzenia połączeń powietrznych między obydwiema Wysokiemi Umawiającemi się Stronami lub innych połączeń, które będą utworzone we wspólnym i wzajemnym interesie i które będą przechodziły ponad terytorjum bądź Państw Umawiających się, bądź też państw trzecich.

Artykuł III.

Utworzenie nowych linij powietrznych innych niż te, o których mowa w artykule I będzie mogło mieć miejsce na zasadzie umowy między obydwiema Wysokiemi Umawiającemi się Stronami, które zobowiązują się do rozpatrywania tych nowych próśb w duchu współpracy i wzajemnej życzliwości. Wszelkie postanowienia niniejszej konwencji będą również zastosowane do nowych linij.

Artykuł IV.

Obydwie Wysokie Umawiające się Strony zobowiązują się zapewnić, w ramach ustaw i przepisów obowiązujących, przedsiębiorstwom eksploatującym ułatwienia celem przyśpieszenia załatwienia formalności celnych i administracyjnych, dotyczących przewozów powietrznych osób, bagaży i towarów.

Artykuł V.

Samoloty przeznaczone do eksploatacji linij przewidzianych w artykule I, jak również silniki wbudowane do tychże samolotów, części zapasowe, silniki zapasowe, łącznie ze wszystkiemi przedmiotami potrzebnemi dla wyposażenia samolotów lub ich konserwacji, poddane będą specjalnemu postępowaniu celnemu, którego szczegóły podane są w protokóle dołączonym do niniejszego układu.

Postanowienia protokółu podpisania dotyczące niniejszego artykułu V będą mogły być zmienione za wspólną zgodą zarządów celnych obydwóch Wysokich Umawiających się Stron.

Artykuł VI.

W razie przymusowego lądowania lub innego wypadku samolotów należących do przedsiębiorstw koncesjonowanych, władze miejscowe będą obowiązane udzielić im, za zwrotem kosztów rzeczywistych, takiej samej pomocy, jaka jest przewidziana w obowiązujących przepisach w odniesieniu do samolotów krajowych.

Artykuł VII.

Przedsiębiorstwa koncesjonowane będą obowiązane:

a) przestrzegać postanowień konwencji urządzającej żeglugę powietrzną z dnia 13 października 1919 r.,

b) stosować się na terytorjum drugiej Wysokiej Umawiającej się Strony do wszystkich obowiązujących ustaw i przepisów.

Artykuł VIII.

Przedsiębiorstwa koncesjonowane będą obowiązane przewozić pocztę lotniczą na warunkach ustalonych w układach, jakie będą zawarte pomiędzy temi przedsiębiorstwami a zarządami pocztowemi obydwóch Wysokich Umawiających się Stron, na podstawie uprzedniego porozumienia się obydwoma zarządami.

Artykuł IX.

Poza ruchem na linjach handlowych regularnych przewidzianych w art. I niniejszej konwencji, sporadyczny przewóz lotniczy zarobko-

wy osób i towarów z terytorjum jednej z Wysokich Umawiających się Stron na terytorjum drugiej Strony, lub tranzytem ponad tem ostatniem terytorjum może odbywać się jedynie na podstawie upoważnienia specjalnego wydanego przez właściwą władzą tej drugiej Strony.

Artykuł X.

Szczegóły zastosowania konwencji niniejszej będą ustalone w porozumieniu specjalnem, które będzie zawarte bezpośrednio pomiędzy władzami lotniczemi obydwu Wysokich Umawiających się Stron.[1])

Artykuł XI.

Spory, które powstałyby pomiędzy Wysokiemi Umawiającemi się Stronami co do interpretacji niniejszej konwencji i które nie mogłyby być rozstrzygnięte w drodze dyplomatycznej będą poddane, za wspólną zgodą, w drodze kompromisu, bądź Stałemu Trybunałowi Sprawiedliwości Międzynarodowej na warunkach i według procedury przewidzianej przez jego statut, bądź, o ile jedna z Wysokich Umawiających się Stron zażąda tego, Trybunałowi Rozjemczemu na warunkach i według procedury przewidzianej przez konwencję haską z dnia 18 października 1907 r., o pokojowej załatwianiu sporów międzynarodowych.

W wypadku, gdy przy zastosowaniu niniejszego artykułu Wysokie Umawiające się Strony uciekłyby się do Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej — tenże będzie orzekać w trybie uproszczonym i w możliwie najkrótszym terminie.

Artykuł XII.

Konwencja niniejsza obowiązywać będzie do 31 grudnia 1940 r. Począwszy od 31 stycznia 1935 r. konwencja, na żądanie jednej z Wysokich Umawiających się Stron będzie mogła być poddaną rewizji. O ile nie zostanie wypowiedziana przez jedną z Wysokich Umawiających się Stron na dwa lata zgóry, konwencja będzie przedłużana w drodze milczącej zgody na okresy pięcioletnie.

Artykuł XIII.

Konwencja niniejsza będzie ratyfikowana. Dokumenty ratyfikacyjne będą wymienione w Paryżu możliwie najrychlej. Wejdzie w życie trzydziestego dnia po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych.

NA DOWÓD CZEGO pełnomocnicy podpisali konwencję niniejszą.

W Warszawie,2 sierpnia 1930 r.

(—) Alfons Kühn	*(—) Laurent-Eynac*
(—) A. Tarnowski	*(—) Laroche*

PROTOKÓŁ PODPISANIA.

Do artykułu I.

Z zastrzeżeniem zachowywania przepisów obowiązujących u każdej z Wysokich Umawiających się Stron, Towarzystwa upoważnione będą miały prawo wykonywania wszelkiego ruchu handlowego (towary, pasażerowie, poczta), pomiędzy wspomnianemi w koncesji miejscami lądowania, znajdującemi się na terytorjum każdej z Wysokich Umawiających się Stron a miejscami lądowania znajdującemi się na terytorjum obcem.

Zostało ustalone, że eksploatacja odcinka Berlin — Warszawa linji Paryż — Berlin — Poznań — Warszawa może być podjęta dopiero po założeniu przez Rząd Polski w porozumieniu z Rządem Niemieckim, linji powietrznej, eksploatowanej na tym samym odcinku przez towarzystwo polskie.

Rząd Polski zobowiązuje się po zawarciu układu z Rządem Z. S. R. R. rozpatrzeć życzliwie ewentualną prośbę Rządu Francuskiego o przedłużenie sieci powietrznej francuskiej poza Warszawę ku Wschodowi, a wzamian za to Rząd Francuski ustosunkuje się przychylnie do rozszerzenia w kierunku zachodnim poza Paryż sieci powietrznej polskiej.

Do artykułu II.

Rząd Francuski oświadcza, iż nie będzie się sprzeciwiał eksploatacji przez przedsiębiorstwo polskie linji powietrznej Bukareszt — Konstantynopol.

Rząd Francuski przyjmuje do wiadomości zamiar Rządu Polskiego przedłużenie linji powietrznej Warszawa — Bukareszt w kierunku Sofji i Salonik.

Rząd Polski oświadcza, że nie sprzeciwia się temu, by Towarzystwo Międzynarodowe Żeglugi Powietrznej po ewentualnem porozumieniu się z Rządem Francuskim, ustąpiło przedsiębiorstwu francuskiemu, na które zostanie uzyskana zgoda Rządu Polskiego, prawa i zobowiązania wynikające z umów jakie Towarzystwo zawarło z Rządem Polskim w dniu 21 lipca 1921 r. i 16 lipca 1927 r. i z których druga wygasa dnia 21 lipca 1931 r.

Pozatem Rząd Polski zgadza się w zasadzie, na warunkach, jakie będą określone w czasie właściwym przez władze lotnicze polskie i francuskie, na odnowienie koncesji, która stanowi

---

[1]) Porozumienie specjalne ogłoszone zostało w Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 41 poz. 366.

przedmiot wspomnianych umów, przyjąwszy, że odnowienie to nastąpi na rzecz towarzystwa francuskiego określonego w poprzednim ustępie. Rokowania między obydwiema Wysokiemi Umawiającemi się Stronami dotyczące odnowienia rozpoczęte zostaną przed 1-ym stycznia 1931 r.

Do artykułu V.

Samoloty przeznaczone do eksploatacji linij przewidzianych w art. I-ym, jak również silniki wbudowane do tych samolotów, części zapasowe (łącznie z silnikami zapasowemi), wszelkie przedmioty konieczne do wyposażenia samolotów lub do ich konserwacji, będą wolne od opłat celnych w obu Umawiających się Państwach, pod warunkiem, że wszystkie wyżej wspomniane przedmioty i materjały będą wwiezione do użytku tymczasowego, którego termin nie może przekroczyć okresu rocznego.

Na wniosek przedsiębiorstwa koncesjonowanego powyższy termin wywozu może być przez właściwe władze przedłużony.

Wyżej wymienione przedmioty będą pozostawały pod dozorem zarządu celnego i będą mogły być używane tylko na potrzeby eksploatacji linij lotniczych, przewidzianych w niniejszej konwencji.

Przedmioty i materjały zużyte lub uszkodzone, za które przy wwozie nie uiszczono cła, powinny być albo zpowrotem wywiezione do kraju pochodzenia, albo oclone, albo zniszczone pod dozorem urzędowym.

Przy cleniu tych przedmiotów i materjałów będą miały zastosowanie wszystkie ulgi i ułatwienia dopuszczalne przez ustawodawstwo krajowe.

Podróżni, bagaże i towary w tranzycie będą pozostawały pod dozorem celnym. Bagaże, jak również i towary będą zwolnione od wszelkich opłat celnych.

W Warszawie, dnia 2 sierpnia 1930 r.

(—) Alfons Kühn *(—) Laurent-Eynac*
(—) A. Tarnowski *(—) Laroche*

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją i protokółem podpisania, uznaliśmy je i uznajemy za słuszne zarówno w całości jak i każde z zawartych w nich postanowień; oświadczamy, że są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone i przyrzekamy, że będą niezmiennie zachowane.

NA DOWÓD CZEGO wydaliśmy Akt niniejszy opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dn. 10 stycznia 1931 r.

(—) I. Mościcki

L. S.

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej
Prezes Rady Ministrów:
(—) W. Sławek
Minister Spraw Zagranicznych:
(—) August Zaleski

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1931 r. nr 22 poz. 131)

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 27 lutego 1931 r.

w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Francuską, dotyczącej eksploatacji handlowych linij powietrznych, podpisanej w Warszawie dn. 2 sierpnia 1930 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że, w wykonaniu art. XIII-go konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Francuską, dotyczącej eksploatacji handlowych linij powietrznych podpisanej w Warszawie dn. sierpnia 1930 r., nastąpiła w Paryżu w dniu 18 lutego 1931 r. wymiana dokumentów ratyfikacyjnych powyższej konwencji.

Minister Spraw Zagranicznych: *August Zaleski*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1931 r. nr 22, poz. 132).

KONWENCJA

między Polską a Bułgarją dotycząca eksploatacji regularnych linij komunikacji powietrznej, podpisana w Sofji dnia 7 kwietnia 1931 r.

Przekład.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

MY, IGNACY MOŚCICKI,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu zosobna, komu o tem wiedzieć należy, wiadomem czynimy:

Dnia siódmego kwietnia tysiąc dziewięćset trzydziestego pierwszego roku podpisana została w Sofji między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Bułgarskiego konwencja dotycząca eksploatacji regularnych linij komunikacji powietrznej wraz z dołączonym protokółem, o następującem brzmieniu dosłownem:

KONWENCJA

między Polską a Bułgarją dotycząca eksploatacji regularnych linij komunikacji powietrznej.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i Jego Królewska Mość Król Bułgarów, jednakowo ożywieni pragnieniem uregulowania, ułatwienia i popierania rozwoju komunikacyj lotniczych w obu krajach na podstawie konwencji w sprawie

uregulowania żeglugi powietrznej z dnia 13 października 1919 r., postanowili zawrzeć w tym celu konwencję i wyznaczyli swymi odnośnymi Pełnomocnikami:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej:

Pana Adama TARNOWSKIEGO, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Sofji;

Jego Królewska Mość Król Bułgarów:

Pana Atanazego D. BUROWA, Ministra Spraw Zagranicznych,

KTÓRZY, po okazaniu sobie swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i w należytej formie, zgodzili się na następujące postanowienia:

Artykuł pierwszy.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron zobowiązuje się do popierania i ułatwiania wszelkiej akcji drugiej Umawiającej się Strony, zmierzającej do zakładania i rozwijania linij lotniczych wspomnianych w artykułach 2 i 3 niniejszej konwencji oraz do czynnego współdziałania w poczynaniach, które winny być przedsięwzięte w celu uzyskania niezbędnych zezwoleń na przelot nad terytorjami Państw trzecich.

Artykuł 2.

Rząd Królestwa Bułgarji udzieli polskiemu przedsiębiorstwu żeglugi powietrznej, wyznaczonemu przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej, niezbędnych zezwoleń dla eksploatacji na terytorjum bułgarskiem linji komunikacji lotniczej:

Saloniki — Sofja — Bukareszt — Warszawa i zpowrotem.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej udzieli bułgarskiemu przedsiębiorstwu żeglugi powietrznej, wyznaczonemu przez Rząd Królestwa Bułgarji, niezbędnych zezwoleń dla eksploatacji na terytorjum polskiem tejże linji:

Warszawa — Bukareszt — Sofja — Saloniki i zpowrotem.

Prawa i obowiązki powyższych obydwóch przedsiębiorstw krajowych będą ustalone na zasadzie całkowitej wzajemności w ten jednak sposób, że nie będą miały one charakteru wyłączności.

Artykuł 3.

Zakładanie linij lotniczych, przebiegających nad terytoriami obydwóch Państw, będących Stronami w niniejszej konwencji, innych niż ta, o której mowa w artykule poprzednim, będzie dokonywane w myśl układu między Rządami Wysokich Umawiających się Stron.

Wszystkie postanowienia niniejszej konwencji będą miały zastosowanie również i do tych nowych linij lotniczych.

Artyku. 4.

Zezwolenia wspomniane w artykułach 2 i 3 niniejszej konwencji będą przedmiotem specjalnych układów, jakie winny być zawarte przez właściwą władzę lotnicza jednej z Wysokich Umawiających się Stron z przedsiębiorstwem żeglugi powietrznej, wyznaczonem przez Rząd drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 5.

Przedsiębiorstwo żeglugi lotniczej wyznaczone przez każdą z Wysokich Umawiających się Stron będzie korzystało na terytorjum drugiej Umawiającej się Strony co najmniej z tych samych praw i ułatwień, które na terytorjum tem są udzielane najwięcej uprzywilejowanemu zagranicznemu przedsiębiorstwu żeglugi lotniczej.

Artykuł 6.

Szlaki linij lotniczych, punkty, między któremi granice będą mogły być przelatywane i lotniska celne, na których samoloty będą obowiązane lądować, będą ustalone przez Wysokie Umawiające się Strony w ciągu czterdziestu dni od daty podpisania niniejszej konwencji.

Artykuł 7.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron zapewni na swojem terytorjum przedsiębiorstwu żeglugi lotniczej drugiej Umawiającej się Strony korzyści następujące:

a) korzystanie bezpłatne i na tych samych warunkach, jak dla krajowego przedsiębiorstwa żeglugi lotniczej ze wszystkich lotnisk i terenów pomocniczych znajdujących się na szlakach linij eksploatowanych, łącznie ze wszystkiemi urządzeniami i służbami pomocniczemi;

b) prawo budowania na warunkach określonych przez właściwą władzę lotniczą, hangarów, warsztatów, urządzeń technicznych i innych niezbędnych dla ruchu lotniczego;

c) wszelką pomoc do jakiej mają prawo samoloty krajowe na wypadek lądowania przymusowego lub innych wypadków lotniczych, wszakże za zwrotem kosztów rzeczywistych.

Artykuł 8.

Samoloty, silniki wbudowane do tych samolotów, części zapasowe (łącznie z silnikami zapasowemi), wszelkie przedmioty niezbędne do urządzenia samolotów lub do ich zachowania, jak również wszelkie inne materjały, które będą uznane przez władzę właściwą za niezbędne dla eksploatacji linij, wymienionych w art. 2 i 3, będą zwolnione od cła pod warunkiem aby były wwiezione dla użytku czasowego i aby zostały wywiezione zpowrotem w ciągu jednego roku.

Termin ten będzie mógł być przedłużony przez władze właściwe na wniosek przedsiębiorstwa zainteresowanego.

Materjały wspomniane wyżej pozostawać będą pod nadzorem władzy właściwej i nie będą mogły być używane inaczej, jak tylko do potrzeb eksploatacji linij przewidzianych przez konwencję niniejszą.

Materjały niezdatne do użytku lub uszkodzone, od których nie uiszczono opłat celnych przy wwozie, winny być albo wywiezione zpowrotem, albo oclone, albo zniszczone pod nadzorem urzędowym.

Przy późniejszem ocleniu materjałów niezdatnych do użytku lub uszkodzonych, będą zastosowane wszystkie zniżki i ułatwienia dopuszczone przez ustawodawstwo krajowe.

Podróżni, bagaże i towary w tranzycie będą pozostawali pod nadzorem celnym; bagaże te i towary nie będą podlegały żadnym opłatom celnym.

Artykuł 9.

Wysokie Umawiające się Strony zobowiązują się ułatwiać eksploatację linij umownych przez uproszczenie i skrócenie wszelkich formalności celnych i policyjnych do minimum dopuszczonego przez ich ustawy, rozporządzenia i zarządzenia.

Artykuł 10.

Przedsiębiorstwa żeglugi powietrznej wyznaczone przez Wysokie Umawiające się Strony będą zobowiązane do przestrzegania postanowień konwencji w sprawie uregulowania żeglugi powietrznej z dnia 13 października 1919 r. i jej załączników.

Artykuł 11.

Każde z wyznaczonych przedsiębiorstw będzie obowiązane do podporządkowania się w drugim Państwie wszystkim pozostającym w mocy ustawom, rozporządzeniom i zarządzeniom.

Artykuł 12.

Przedsiębiorstwa te będą zatrudniały w służbie na terytorjum drugiego Umawiającego się Państwa tylko obywateli bułgarskich i polskich.

Zatrudnienie obywateli państw trzecich nie będzie dopuszczane inaczej jak tylko za uprzedniem upoważnieniem, udzielonem przedsiębiorstwu zainteresowanemu przez właściwą władzę lotniczą drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 13.

Przedsiębiorstwo wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będzie obowiązane do posługiwania się na terytorjum drugiej Umawiającej się Strony językiem tej Strony we wszystkich przepisach, obwieszczeniach i zawiadomieniach przeznaczonych dla publiczności.

Korespondencja przedsiębiorstw z wszelkiemi władzami będzie prowadzona w języku kraju tych władz.

Artykuł 14.

Przedsiębiorstwa Wysokich Umawiających się Stron będą obowiązane do przewożenia poczty powietrznej na warunkach ustalonych w umowach, które będą zawarte między niemi i władzami pocztowemi obu krajów, na podstawie uprzedniego porozumienia między temi dwiema władzami.

Artykuł 15.

Przedsiębiorstwa wyznaczone przez Wysokie Umawiające się Strony nie będą mogły odstępować swoich praw ani całkowicie, ani częściowo bez zgody właściwej władzy lotniczej swoich Państw.

Artykuł 16.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron zastrzega sobie prawo odwołania przedsiębiorstw wyznaczonych przez nie i zastąpienia ich przez inne przedsiębiorstwa.

W tym wypadku, zezwolenie udzielone przedsiębiorstwu odwołanemu utraci swoją ważność i nowe przedsiębiorstwo uzyska bez zwłoki zezwolenie analogiczne.

Przedsiębiorstwo odwołane przez jedno z Państw Umawiających się nie będzie miało z tego powodu prawa żądania od drugiego Państwa jakiegokolwiek odszkodowania.

Artykuł 17.

W wypadku bardzo poważnych naruszeń postanowień niniejszej konwencji lub układów zawartych zgodnie z art. 4 przez przedsiębiorstwa omawiane, każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo zawiesić na swojem terytorjum działalność przedsiębiorstwa winnego i zażądać od drugiej Umawiającej się Strony wyznaczenia innego przedsiębiorstwa.

W wypadku naruszeń mniej poważnych, każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie miała prawo żądać od przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony odwołania pracowników winnych. Takiemu żądaniu odwołania winno się stać zadość.

W wypadku naruszeń o drobnem znaczeniu, popełnionych przez pracowników przedsiębiorstwa jednej z Umawiających się Stron na terytorjum drugiej, właściwa władza lotnicza drugiej Strony, może wymierzać winnym kary

pieniężne na warunkach, które będą określone w umowach, przewidzianych w artykule 4.

Artykuł 18.

W wypadku jeżeliby jedna z Umawiających się Stron przestała należeć do konwencji w sprawie uregulowania żeglugi powietrznej z dnia 13 października 1919 r. niniejsza konwencja pozostanie w mocy, lecz będzie mogła być poddana rewizji.

Artykuł 19.

Spory, dotyczące stosowania konwencji niniejszej, które nie będą mogły być uregulowane w drodze dyplomatycznej, będą poddane, na żądanie jednej z Umawiających się Stron, orzeczeniu Sądu Rozjemczego, który utworzony będzie w sposób następujący:

W ciągu jednego miesiąca poczynając od chwili zakomunikowania przez jedną z Umawiających się Stron drugiej swojego życzenia utworzenia Sądu Rozjemczego, każde z Umawiających się Państw winno wyznaczyć jednego sędziego rozjemcę. W ciągu miesiąca następnego sędziowie - rozjemcy spotkają się celem wyboru superarbitra.

Jeżeli sędziowie - rozjemcy nie mogli dojść do porozumienia, każda Strona wyznaczy jedno stwo trzecie, a Państwa trzecie w ten sposób wyznaczone dokonają mianowania superarbitra za wspólną zgodą bądź zaproponuje każda jednego kandydata, pozostawiając następnie wybór między nimi przez losowanie.

Orzeczenia Sądu Rozjemczego będą dla Stron obowiązujące.

Koszta postępowania rozjemczego będą ustalone przez Sąd i ponoszone po połowie przez obie Strony.

Artykuł 20.

Konwencja niniejsza będzie ratyfikowana i dokumenty ratyfikacyjne będą wymienione w Warszawie, jak tylko to będzie możliwe.

Wejdzie ona w życie trzydziestego dnia, który nastąpi po wymianie ratyfikacyj i pozostanie w mocy do 31 grudnia 1941 r. Po upływie tego pierwszego okresu, konwencja będzie odnawiana milcząco na przeciąg 5-ciu lat, jeżeli jej wymówienie nie było notyfikowane przez jedną Umawiającą się Stronę — drugiej najpóźniej na dwa lata przed upływem okresu bieżącego.

Konwencja niniejsza będzie mogła być poczynając od dnia 31 stycznia 1936 r. poddana rewizji na żądanie jednej z Umawiających się Stron.

Sporządzono w dwóch egzemplarzach w Sofji, siódmego kwietnia tysiąc dziewięćset trzydziestego pierwszego roku.

NA DOWÓD CZEGO Pełnomocnicy Wysokich Umawiających się Stron podpisali konwencję niniejszą i wycisnęli na niej swoje pieczęcie.

(—) **A. Tarnowski** (—) **A. D. Bouroff**

PROTOKÓŁ.

W chwili przystąpienia do podpisania konwencji między Bułgarją a Polską, dotyczącej eksploatacji regularnych linij komunikacji powietrznej, niżej podpisani Pełnomocnicy, należycie upoważnieni, oświadczają, że sens art. 20, ust. 3 wspomnianej konwencji jest rozumiany jak następuje:

Żądanie rewizji wspomnianej konwencji, które może być zgłoszone przez jedną z Umawiających się Stron począwszy od 31 stycznia 1936 r., winno być przyjęte przez drugą Stronę.

W razie odmowy, Strona, która zażądała rewizji zastrzega sobie prawo wypowiedzenia konwencji.

NA DOWÓD CZEGO, podpisani Pełnomocnicy sporządzili niniejszy protokół i położyli na nim swe podpisy.

Sporządzono w podwójnym egzemplarzu w Sofji, dn. 7 kwietnia 1931 r.

(—) **A. Tarnowski** (—) **A. D. Bouroff**

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją i protokółem, uznaliśmy je i uznajemy za słuszne zarówno w całości jak i każde z zawartych w nich postanowień; oświadczamy, że są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone i przyrzekamy, że będą niezmiennie zachowywane.

NA DOWÓD CZEGO wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 2 grudnia 1931 r.

(—) *I. Mościcki*

L. S.

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej
Prezes Rady Ministrów:
(—) *A. Prystor*

Minister Spraw Zagranicznych:
(—) *August Zaleski*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1932 r. nr 13, poz. 80).

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 25 stycznia 1932 roku.

w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych konwencji między Polską a Bułgarją dotyczącej eksploatacji regularnych linij komunikacji powietrznej, podpisanej w Sofji dnia 7 kwietnia 1931 r.

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu art. 20 konwencji między Polską a Bułgarją dotyczącej eksploatacji regularnych linij komunikacji powietrznej, podpisanej w Sofji dnia 7 kwietnia 1931 r., wymiana dokumentów ratyfikacyjnych powyższej konwencji nastąpiła w Warszawie w dniu 25 stycznia 1932 r.

Minister Spraw Zagranicznych: *August Zaleski*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1932 r. nr 13, poz. 81).

KONWENCJA

dotycząca eksploatacji linij regularnej komunikacji lotniczej, między Polską a Grecją, podpisana w Atenach dnia 22 kwietnia 1931 r.

Przekład.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

MY, IGNACY MOŚCICKI,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu zosobna, komu o tem wiedzieć należy, wiadomem czynimy:

Dnia dwudziestego drugiego kwietnia tysiąc dziewięćset trzydziestego pierwszego roku podpisana została w Atenach między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Greckiej konwencja, dotycząca eksploatacji linij regularnej komunikacji lotniczej, o następującem brzmieniu dosłownem:

KONWENCJA

między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Grecką dotycząca eksploatacji linij regularnej komunikacji lotniczej.

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

I

PREZYDENT REPUBLIKI GRECKIEJ,

ożywieni jednakowem pragnieniem uregulowania, ułatwiania i popierania rozwoju komunikacyj lotniczych w obu krajach na zasadzie konwencji w sprawie uregulowania żeglugi z dnia 13 października 1919 r. postanowili zawrzeć w tym celu konwencję i mianowali swoich pełnomocników:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej:

Pana Adama TARNOWSKIEGO, Ministra Pełnomocnego, Delegata Ministerstwa Spraw Zagranicznych i

Pana Czesława FILIPOWICZA, inżyniera;

Prezydent Republiki Greckiej:

Pana Mikołaja MAVROUDIS'A, Dyrektora Generalnego w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, Ministra Pełnomocnego, i

Pana Aleksandra LEVIDES'A, Dyrektora Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Powietrza;

KTÓRZY, po wymianie swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i w należytej formie, zgodzili się na następujące postanowienia:

Artykuł 1.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej udzieli greckiemu przedsiębiorstwu żeglugi powietrznej, wyznaczonemu przez Rząd Grecki zezwoleń, niezbędnych dla eksploatacji na obszarze polskim linij komunikacji lotniczej:

Lwów — Bukareszt — Sofja — Saloniki i zpowrotem.

Rząd Republiki Greckiej udzieli polskiemu przedsiębiorstwu żeglugi powietrznej, wyznaczonemu przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej, zezwoleń niezbędnych dla eksploatacji na obszarze greckim linij komunikacji lotniczej:

Saloniki — Sofja — Bukareszt — Lwów i zpowrotem.

Artykuł 2.

Warunki eksploatacji linij, o których mowa w artykule poprzednim będą określone w umowie, która będzie zawarta przez właściwe władze lotnicze obu Wysokich Stron Umawiających się.

Artykuł 3.

Zakładanie linij lotniczych, przebiegających nad obszarami obu Wysokich Stron Umawiających się innych niż te, o których mowa w artykule 1-ym mniejszej konwencji, będzie mogło być dokonywane na mocy umowy między dwiema Wysokiemi Stronami Umawiającemi się. [1])

Wszystkie postanowienia konwencji niniejszej będę miały zastosowanie również i do tych nowych linij lotniczych.

---

[1]) Układ dodatkowy do niniejszej konwencji ogłoszony w Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 43.

Artykuł 4.

Szlaki linij lotniczych, punkty, między któremi granice będą mogły być przelatywane i lotniska celne będą ustalone przez każdą w Wysokich Stron Umawiających się i podane do wiadomości drugiej Strony Umawiającej się w ciągu czterdziestu dni, poczynając od daty podpisania konwencji niniejszej i najmniej na jeden miesiąc przed wszelką zmianą.

Artykuł 5.

Wysokie Strony Umawiające się poczynią każda na swym obszarze zarządzenia niezbędne w celu zapewnienia przedsiębiorstwom koncesjonowanym na tych samych warunkach jak i krajowym przedsiębiorstwom żeglugi powietrznej, korzystania z lotnisk, urządzeń i służby technicznej na linij o jakiej mowa w artykule 1.

Artykuł 6.

W wypadku, jeżeli na obszarze jednej z Wysokich Stron Umawiających się przedsiębiorstwo drugiej Strony Umawiającej się nie mogłoby użytkować urządzeń technicznych, niezbędnych do regularnej eksploatacji linij, przedsiębiorstwo to będzie mogło zbudować na tym obszarze urządzenia konieczne na warunkach, które zostaną określone przez właściwą władzę lotniczą.

Artykuł 7.

Wysokie Strony Umawiające się zobowiązują się ułatwiać eksploatację linij umownych przez uproszczenie i skrócenie wszelkich formalności celnych i policyjnych do minimum dozwolonego przez ustawy i rozporządzenia będące w mocy w danym kraju.

Artykuł 8.

Samoloty przeznaczone do eksploatacji linij przewidzianych w artykułach 1 i 3, jak również silniki wbudowane do tych samolotów, części zapasowe (łącznie z silnikami zapasowemi), wszelkie przedmioty konieczne dla urządzenia samolotów lub do ich zachowania będą wolne od opłat celnych pod warunkiem, aby wszystkie przedmioty i materjały o jakich mowa wyżej były wwiezione dla użytku czasowego i zostały wywiezione zpowrotem w ciągu jednego roku.

Termin wywozu będzie mógł być przedłużony przez władze właściwe na wniosek przedsiębiorstwa koncesjonowanego.

Przedmioty o jakich mowa wyżej będą pozostawały pod nadzorem władzy celnej i nie będą mogły być używane inaczej jak tylko dla potrzeb eksploatacji linij lotniczych przewidzianych przez konwencję niniejszą.

Przedmioty i materjały niezdatne do użytku, od których nie uiszczono opłat celnych przy wwozie winny być albo wywiezione zpowrotem, albo oclone, albo zniszczone pod nadzorem urzędowym.

Przy ocleniu tych przedmiotów i materjałów będą zastosowane wszystkie ulgi i ułatwienia, dozwolone przez ustawodawstwa krajowe.

Podróżni, bagaże i towary w tranzycie będą pozostawały pod nadzorem celnym. Bagaże te, jak również i towary będą wolne od wszelkich opłat celnych.

Artykuł 9.

W wypadku lądowania przymusowego lub innego wypadku z samolotami przedsiębiorstw koncesjonowanych, władze miejscowe będą obowiązane do okazania im takiej samej pomocy jaka przyznawana jest samolotom krajowym, za zwrotem kosztów rzeczywistych.

Artykuł 10.

Przedsiębiorstwa koncesjonowane będą obowiązane:

a) do przestrzegania postanowień konwencji w sprawie uregulowania żeglugi powietrznej z dnia 13 października 1919;

b) do stosowania się do ustaw i rozporządzeń pozostających w mocy na obszarze danej Strony Umawiającej się.

Artykuł 11.

Przedsiębiorstwa koncesjonowane, wyznaczone przez jedną z Wysokich Stron Umawiających się nie będą zatrudniały w służbie na obszarze drugiej Strony Umawiającej się obywateli innych jak tylko polskich i greckich.

Zatrudnianie obywateli Państw trzecich będzie dopuszczalne tylko za uprzedniem zezwoleniem, udzielonem przedsiębiorstwu zainteresowanemu przez właściwą władzę lotniczą drugiej Strony Umawiającej się.

Artykuł 12.

Każde przedsiębiorstwo koncesjonowane będzie obowiązane do przewożenia poczty lotniczej na warunkach ustalonych w umowie, która będzie zawarta między niem i władzą pocztową drugiej Strony Umawiającej się na podstawie układu, poprzednio zawartego między władzami pocztowemi obu Wysokich Stron Umawiających się.

Artykuł 13.

Przedsiębiorstwa koncesjonowane nie będą mogły ani całkowicie, ani częściowo odstępować swoich koncesyj innym przedsiębiorstwom bez zezwolenia właściwych władz lotniczych swojego Państwa.

Artykuł 14.

Każda z Wysokich Stron Umawiających się zachowuje sobie prawo zastąpienia przedsiębiorstwa przedtem wyznaczonego przez inne przedsiębiorstwo krajowe, któremu zostanie udzielona przez drugą Stronę Umawiającą się taka sama koncesja.

Przedsiębiorstwo usunięte przez swój Rząd nie będzie miało z tego tytułu prawa do roszczeń przeciwko drugiej Stronie Umawiającej się o jakiekolwiek odszkodowanie.

Artykuł 15.

W wypadku przekroczeń przeciwko postanowieniom konwencji niniejszej, dokonanych przez pracowników przedsiębiorstw koncesjonowanych, każda z obydwóch Wysokich Stron Umawiających się będzie mogła żądać odwołania ze swego obszaru pracowników winnych.

W wypadku wykroczeń powtarzających się lub wykroczenia poważnego, każda Wysoka Strona Umawiająca się będzie mogła unieważnić koncesję danego przedsiębiorstwa, udzielając równocześnie takiej samej koncesji innemu przedsiębiorstwu, wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę.

Artykuł 16.

W wypadku, gdyby jedna z Wysokich Stron Umawiających się przestała należeć do konwencji w sprawie uregulowania żeglugi powietrznej z dnia 13 października 1919 r. konwencja niniejsza pozostanie w mocy, lecz będzie mogła być poddana rewizji na żądanie jednej z Wysokich Stron Umawiających się.

Artykuł 17.

Szczegóły zastosowania konwencji niniejszej będą uregulowane przez umowę specjalną, która będzie zawarta bezpośrednio między właściwemi władzami lotniczemi Wysokich Stron Umawiających się. [1])

Artykuł 18.

Spory, które wynikłyby przy stosowaniu konwencji niniejszej i które nie będą mogły być uregulowane w drodze dyplomatycznej, będą poddane na żądanie jednej z obydwóch Wysokich Stron Umawiających się orzeczeniu Sądu Rozjemczego.

Sąd ten będzie utworzony w sposób następujący:

W ciągu jednego miesiąca poczynając od chwili gdy jedna z Wysokich Umawiających się zakomunikuje drugiej Wysokiej Stronie Umawiającej się żądanie utworzenia Sądu Rozjemczego, każda z Wysokich Stron Umawiających się wyznaczy jednego sędziego rozjemcę.

W ciągu następnego miesiąca sędziowie rozjemcy spotkają się celem wybrania w obopólnem porozumieniu superarbitra.

Jeżeliby sędziowie-rozjemcy nie mogli dojść do porozumienia co do wyboru superarbitra, Wysokie Strony Umawiające się wyznaczą każda jedno Państwo trzecie, i Państwa trzecie w ten sposób powołane dokonają mianowania superarbitra w obopólnem porozumieniu, lub w drodze losowania między dwiema zaproponowanemi przez nie kandydaturami.

Orzeczenia Sądu Rozjemczego będą dla Wysokich Stron Umawiających się obowiązujące.

Koszta postępowania rozjemczego będą ustalone przez sąd i ponoszone po połowie przez Wysokie Strony Umawiające się.

Artykuł 19.

Konwencja niniejsza będzie ratyfikowana i dokumenty ratyfikacyjne będą wymienione w Warszawie w czasie jak najkrótszym.

Wejdzie ona w życie trzydziestego dnia po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych i pozostanie w mocy do dnia 31 grudnia 1938 r., będzie ona mogła być poddana rewizji na żądanie jednej z Wysokich Stron Umawiających się poczynając od dnia 31-go stycznia 1936 r. Po upływie tego pierwszego okresu konwencja będzie odnawiana milcząco w okresach pięcioletnich, jeżeli jej wymówienie nie zostało notyfikowane przez jedną z Wysokich Stron Umawiających się drugiej najpóźniej na dwa lata przed upływem okresu bieżącego.

NA DOWÓD CZEGO pełnomocnicy podpisali konwencję niniejszą i wycisnęli na niej swoje pieczęcie.

Sporządzono w Atenach w dwóch egzemplarzach dwudziestego drugiego kwietnia tysiąc dziewięćset trzydziestego pierwszego roku.

(—) **A. Tarnowski**
(—) **Cz. Filipowicz**
(—) **N. Mavroudis**
(—) **A. Lévidès**

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją, uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną zarówno w całości jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadczamy, że jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona i przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywana.

NA DOWÓD CZEGO wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 18 listopada 1931 r.

(—) *I. Mościcki*

L. S.

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej
Prezes Rady Ministrów:
(—) *A. Prystor*

Minister Spraw Zagranicznych:
(—) *August Zaleski*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1932 r. nr 39, poz. 402).

[1]) Umowy specjalne ogłoszone w Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 41, poz. 365 i z 1939 r. nr 3, poz. 15.

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 4 kwietnia 1932 r.

w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych podpisanej w Atenach dnia 22 kwietnia 1931 r. konwencji między Polską a Grecją, dotyczącej eksploatacji linij regularnej komunikacji lotniczej.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że w wykonaniu art. 19 konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Grecką, dotyczącej eksploatacji linij regularnej komunikacji lotniczej, podpisanej w Atenach dnia 22 kwietnia 1931 r., nastąpiła w Warszawie w dniu 4 kwietnia 1932 r. wymiana dokumentów ratyfikacyjnych powyższej konwencji.

Minister Spraw Zagranicznych: *August Zaleski*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1932 r. nr 39, poz. 403).

UMOWY MIĘDZYNARODOWE WIELOSTRONNE DOTYCZĄCE POŚREDNIO LOTNICTWA.

Wyciągi z Umów Światowego Związku Pocztowego podpisanych w Kairze dnia 20 marca 1934 r.

I.

WYCIĄG

z Protokółu Końcowego Światowej Konwencji Pocztowej.

— — — — — — — — — — — — — —

VII.

POCZTA LOTNICZA.

Postanowienia dotyczące przewozu poczty listowej drogą powietrzną są dołączone do Światowej Konwencji Pocztowej i uważa się je za stanowiące integralną część Konwencji oraz jej Regulaminu.

Jednakże wbrew ogólnym postanowieniom Konwencji, zmiana tych postanowień może być przeprowadzona od czasu do czasu przez Konferencję, składającą się z przedstawicieli Zarządów bezpośrednio zainteresowanych.

Konferencja taka może być zwołana za pośrednictwem Biura międzynarodowego na żądanie co najmniej trzech z pomiędzy tych Zarządów.

Wszystkie postanowienia zaproponowane przez tę Konferencję powinny być poddane za pośrednictwem Biura międzynarodowego pod głosowanie Krajów, należących do Związku. Uchwała będzie zapadać większością oddanych głosów.

II.

WYCIĄG

z Postanowień dotyczących przewozu przesyłek listowych drogą powietrzną.

Rozdział I.

PRZEPISY OGÓLNE.

Artykuł 1.

Przesyłki listowe dopuszczone do przewozu lotniczego.

1. Do przewozu lotniczego na całej lub na części linii dopuszcza się wszystkie przesyłki, wyszczególnione w artykule 33 Konwencji, a mianowicie: listy, kartki pocztowe pojedyńcze lub z opłaconą odpowiedzią, papiery handlowe, druki wszelkiego rodzaju (wraz z drukami wypukłymi dla ociemniałych), próbki towarów, pakieciki, jak również przekazy pocztowe, walory zleceniowe i prenumeraty pocztowe. Przesyłki te otrzymują wówczas nazwę „Przesyłki listowe lotnicze" (Correspondances-avion).

2. Przesyłki, wymienione w artykule 33 Konwencji, można nadawać jako polecone lub obciążone pobraniem.

3. Listy i pudełka z podaną wartością mogą być również przewożone drogą lotniczą w obrocie z krajami, które umówią się co do wymiany tego rodzaju przesyłek tą drogą.

— — — — — — — — — — — — — —

Artykuł 4.

Opłaty i ogólne warunki przyjmowania przesyłek listów lotniczych.

1. Przesyłki, nadawane do przewozu drogą powietrzną, podlegają poza przepisami opłatami pocztowymi specjalnej dopłacie za przewóz lotniczy, której wysokość ustala Zarząd kraju nadania.

— — — — — — — — — — — — — —

Artykuł 6.

Doręczanie przesyłek listowych lotniczych.

1. Przesyłki listowe lotnicze doręcza się jak najszybciej, a przynajmniej przy pierwszym doręczaniu po ich nadejściu do urzędu oddawczego.

2. Nadawcy mogą żądać doręczenia przesyłki w miejscu zamieszkania odbiorcy przez umyślnego posłańca bezpośrednio po jej nadejściu, uiszczając specjalną opłatę ekspresową, przewidzianą w artykule 45 Konwencji. Prawo to przysługuje tylko w obrocie z krajami, które zaprowadziły w obrocie wzajemnym wymianę przesyłek ekspresowych.

3. Jeżeli przepisy wewnętrzne kraju przeznaczenia przewidują to — odbiorcy mogą żądać od urzędu oddawczego, aby przesyłki listowe lotnicze, nadchodzące pod ich adresem, były doręczane natychmiast po ich nadejściu. W tych wypadkach Zarządy kraju przeznaczenia upoważnione są do pobierania w chwili doręczenia specjalnej opłaty która nie może być wyższa od opłaty za pośpieszne doręczenie (expres), przewidzianej artykułem 45 Konwencji.

4. Za dodatkowym wynagrodzeniem Zarządy, po porozumieniu się między sobą, mogą wykonywać doręczenie w miejscu zamieszkania odbiorcy za pomocą urządzeń specjalnych, a w szczególności za pomocą połączeń pneumatycznych.

Artykuł 7.

Dosyłanie i zwrot przesyłek listowych lotniczych.

1. Przesyłki listowe lotnicze, przeznaczone dla odbiorców, którzy zmienili miejsce zamieszkania, dosyła się do nowego miejsca przeznaczenia drogą zwykłą, o ile odbiorca wyraźnie nie żądał dosłania drogą pwietrzną i nie uiścił zgóry w urzędzie dosyłającym dopłaty za ponowny przewóz lotniczy. Przesyłki listowe niedoręczalne zwraca się do miejsca nadania drogą zwykłą.

Rozdział II.

PRZESYŁKI POLECONE LUB Z PODANĄ WARTOŚCIĄ.

Artykuł 8.

Przesyłki polecone.

Przesyłki polecone podlegają opłatom pocztowym i ogólnym warunkom dopuszczenia do przewozu przewidzianym w Konwencji. Prócz tego stosują się do nich te same dopłaty za przewóz lotniczy, jak do przesyłek zwykłych.

— — — — — — — — — — — — —

Artykuł 10.

Przesyłki z podaną wartością.

1. Zarządy, które dopuszczają do przewozu lotniczego przesyłki z podaną wartością, mają prawo pobierać za te przesyłki specjalną opłatę asekuracyjną, której wysokość ustalają.

Opłata asekuracyjna zwykła wraz z opłatą asekuracyjną specjalną nie mogą przekraczać granic podwójnej wysokości, ustalonych w artykule 3 litera c Porozumienia o listach i pudełkach z podaną wartością.

III.

W Y C I Ą G

z Protokółu Końcowego Porozumienia o paczkach pocztowych.

— — — — — — — — — — — — —

II.

Połączenia lotnicze.

Postanowienia, dotyczące przewozu paczek pocztowych drogą powietrzną, włączone są do Porozumienia o paczkach i uważane są jako składowa część tego Porozumienia i jego Regulaminu.

Jednakże wbrew postanowieniom ogólnym Porozumienia, zmiana tych postanowień może być przeprowadzona od czasu do czasu przez Konferencję, składającą się z przedstawicieli Zarządów bezpośrednio zainteresowanych.

Konferencja ta może być zwołana za pośrednictwem Biura międzynarodowego na żądanie co najmniej trzech z pomiędzy tych Zarządów.

Wszystkie nowe postanowienia, proponowane przez tę Konferencję mają być poddane za pośrednictwem Biura międzynarodowego pod głosowanie umawiających się krajów. Uchwała ta będzie zapadać większością oddanych głosów.

IV.

W Y C I Ą G

z Postanowień dotyczących przewozu paczek pocztowych drogą powietrzną.

Artykuł 1.

Paczki dopuszczone do przewozu powietrznego.

1. W obrocie między krajami, których Zarządy wyraziły na to zgodę, dopuszcza się do przewozu drogą powietrzną paczki zwykłe i z podaną wartością, za pobraniem lub bez pobrania, jeżeli cały lub częściowy przewóz odbywa się drogą powietrzną, używaną do przewozu paczek. Paczki pocztowe otrzymują w tym wypadku nazwę „Paczki lotnicze" (Colis-avion).

2. Zarządy mogą dopuścić również paczki lotnicze, które na żądanie nadawców mają być przewożone drogą powietrzną, tylko na pewnej części istniejącej drogi powietrznej.

— — — — — — — — — — — — —

Artykuł 6.

Wymiary paczek lotniczych.

Zasadniczo paczki lotnicze nie mogą przekraczać 100 centymetrów na długość i 50 centymetrów w każdym innym kierunku.

Zarządy przesyłają sobie wzajemnie informacje co do dopuszczonych wymiarów po porozumieniu się ze swymi przedsiębiorstwami żeglugi powietrznej.

Artykuł 7.

Należności lądowe, morskie i inne.

1. Paczki lotnicze podlegają należnościom lądowym kraju nadania i przeznaczenia; należności lądowe i morskie dla krajów lub też połączeń pośredniczących przyznaje się tylko w tym wypadku, jeżeli paczki korzystają podczas przewozu z pośrednictwa w przewozie lądowym lub morskim. Połączenie morskie wykonywane przez kraj nadania lub przeznaczenia jest uważane jako połączenie pośredniczące. Zarządom krajów, nad którymi odbywa się przelot, nie przysługuje wynagrodzenie za paczki lotnicze, przewożone nad ich obszarem drogą powietrzną.

2. Opłaty dodatkowe za paczki ochronne i pilne pobiera się tylko od wysokości opłat zwykłych; dopłata za przewóz powietrzny nie podlega zwiększeniu z tego powodu.

Artykuł 8.

Dopłata za przewóz powietrzny.

Paczki lotnicze podlegają dopłacie za przewóz powietrzny, składającej się z należności przypadających każdemu Zarządowi, uczestniczącemu w przewozie powietrznym.

— — — — — — — — — — — — — —

Artykuł 10.

Należności asekuracyjne.

1. Za paczki lotnicze z podaną wartością można pobierać tytułem należności asekuracyjnej od każdych 300 franków lub części 300 franków podanej wartości, niezależnie od należności asekuracyjnej stosowanych przy częściowym przewozie lądowym lub morskim tych paczek, po 10 centymów od każdego użytego połączenia powietrznego.

Należność ta ogranicza się w danym razie do 50 centymów od 300 franków podanej wartości, które Zarząd kraju nadania może pobierać jako należność ogólną.

2. W drodze wyjątku może zainteresowany Zarząd ustalić specjalną należność asekuracyjną w każdym poszczególnym wypadku dla niektórych połączeń powietrznych, związanych z nadzwyczajnym ryzykiem; w tym wypadku można należność ogólną stosownie powiększyć.

Artykuł 11.

Doręczanie przez umyślnego posłańca.

Za opłatą specjalną, przewidzianą w artykule 15 Porozumienia dotyczącego paczek, i o ile Zarząd kraju przeznaczenia oświadczył, że jest w stanie wykonywać tę służbę, nadawcy mogą żądać doręczenia paczek do mieszkania przez umyślnego posłańca, bezpośrednio po ich nadejściu.

Jednakże każdy Zarząd kraju przeznaczenia może żądać, by opłata ekspresowa była ustalana według stawki niższej.

Artykuł 12.

Dosyłanie i zwrot paczek lotniczych.

1. Dosłanie paczki lotniczej do nowego miejsca przeznaczenia na żądanie nadawcy lub adresata, w granicach dopuszczonych postanowieniami ogólnymi Porozumienia o paczkach, może nastąpić drogą powietrzną w tym wypadku, jeżeli uiszczenie kosztów ponownego przewozu powietrznego jest zapewnione. To samo obowiązuje, jeżeli nadawca żąda zwrotu do miejsca nadania paczki lotniczej.

Opłatą wyżej wspomnianą obciąża się Zarząd, który żądał dosłania lub zwrotu paczki.

— — — — — — — — — — — — — —

(Przedruki z Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 93, poz. 588).

WYCIĄG

z Międzynarodowej Konwencji Telekomunikacyjnej podpisanej w Madrycie w dn. 9—10 grudnia 1932 r.

— — — — — — — — — — — — — —

POSTANOWIENIA, DOTYCZĄCE SPECJALNIE RADIOKOMUNIKACJI.

Artykuł 34.

Współpraca stacyj radiokomunikacyjnych.

§ 1. Stacje obsługujące wymianę radiokomunikacyjną w służbie ruchomej, obowiązane są, w granicach swego przepisowego działania, wymieniać z sobą nawzajem korespondencję radiową niezależnie od przyjętego przez nie systemu radioelektrycznego.

§ 2. Jednakże, aby nie hamować postępów wiedzy, postanowienia poprzedniego paragrafu nie zabraniają stosowania systemu radioelektrycznego, nienadającego się do współpracy z innymi systemami, byleby ta niezdolność do współpracy wynikała ze specjalnej właściwości danego systemu, a nie była wynikiem urządzeń zastosowanych jedynie w celu uniemożliwienia współpracy.

Artykuł 35.

Zakłócenia.

§ 1. Wszystkie stacje, bez względu na to, jakie jest ich przeznaczenie, winny być, w miarę możności, urządzone i eksploatowane w taki sposób, żeby nie wywoływały zakłóceń w komunikacjach i służbach radioelektrycznych innych umawiających się Rządów, bądź prywatnych przedsiębiorstw eksploatacyjnych uznanych przez te umawiające się Rządy, lub wreszcie innych należycie upoważnionych przedsiębiorstw eksploatacyjnych, wykonywujących służbę radiokomunikacyjną.

§ 2. Każdy z umawiających się Rządów, który sam urządzeń radiokomunikacyjnych nie eksploatuje, zobowiązuje się wymagać od uznanych przez siebie prywatnych przedsiębiorstw eksploatacyjnych i od innych należycie upoważnionych do tego przedsiębiorstw eksploatacyjnych, przestrzegania postanowień powyższego § 1.

Artykuł 36.

Wezwanie w niebezpieczeństwie i zawiadomienia o niebezpieczeństwie.

Stacje uczestniczące w służbie ruchomej, zobowiązane są przyjmować z prawem bezwzględnego pierwszeństwa wezwania w niebezpieczeństwie i zawiadomienia o niebezpieczeństwie, bez względu na to, jakie byłoby ich pochodzenie, odpowiadać na te komunikaty oraz nadawać im dalszy wymagany bieg.

Artykuł 37.

Sygnały w niebezpieczeństwie mylne lub zwodnicze. Nieprawidłowe używanie znaku wywoławczego.

Umawiające się Rządy zobowiązują się przedsięwziąć potrzebne środki, aby zwalczać wydawanie albo puszczanie w obieg fałszywych lub zwodniczych sygnałów w niebezpieczeństwie lub wezwań w niebezpieczeństwie oraz używanie przez jakąkolwiek stację znaków wywoławczych, które nie zostały jej prawidłowo przydzielone.

Artykuł 38.

Służba ograniczona.

Niezależnie od postanowień § 1 artykułu 34 każda stacja może być przystosowana do pełnienia międzynarodowej ograniczonej służby telekomunikacyjnej, określonej bądź celem tej telekomunikacji, bądź innymi okolicznościami, niezależnymi od używanego systemu.

Artykuł 39.

Urządzenia służby obrony państwa.

§ 1. Umawiające się Rządy zachowują całkowitą swobodę co do urządzeń radioelektrycznych nieprzewidzianych w art. 9 a mianowicie co do stacyj wojskowych, lądowych, morskich lub lotniczych.

§ 2. (1) Jednakże te urządzenia i stacje powinny, w miarę możności, przestrzegać postanowień regulaminowych, dotyczących niesienia pomocy w przypadkach niebezpieczeństwa, oraz stosować środki konieczne do przeciwdziałania zakłóceniom. Winny one w miarę możności przestrzegać postanowień regulaminowych co do używania typu fal i częstotliwości, w zależności od rodzaju służby, którą te pełnią.

(2) Pozatem, gdy te urządzenia i stacje uczestniczą w międzynarodowej wymianie korespondencji publicznej lub też biorą udział w służbach specjalnych, unormowanych załączonymi do niniejszej Konwencji Regulaminami, winny one naogół stosować się przy pełnieniu tychże służb do postanowień regulaminowych. [1])

— — — — — — — — — — — — —

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 6, poz. 33).

---

[1]) Regulaminy telefoniczny i radiokomunikacyjne stanowiące załączniki do niniejszej konwencji ukazały się w osobnych wydaniach Ministerstwa Poczt i Telegrafów V Tf. 1 i VI Rk 1 z 1939 r.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój nr 27, tel. 522.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 108274. 21.VII.39. 2400.